

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

АЦ-30(3307)-226



СЕЛЬСКИЙ ПОЖАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ☆ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №36, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: © www.hdrishop.com;
стр. 3–6, 7 (верх), 10–14: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Дмитрий Гладкий

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Заворина, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

16+ Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 28.09.2018
Дата выхода в России 18.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ

Автоцистерна АЦ-30(3307)-226 была последней моделью Варгашинского завода на шасси ГАЗ, созданной еще при СССР. Массовой она станет уже после развала Советского Союза.

Упрощенный вариант

АЦ-30(3307)-226 не позиционировалась как исключительно сельская пожарная автоцистерна, хотя, по сути, стала таковой. К тому же в ней отчетливо просматривались общие черты именно сельских пожарных автомобилей — среднетоннажное шасси ГАЗ, штатная однорядная кабина и отсутствие дополнительной кабины боевого расчета, максимально возможный для шасси своего класса запас воды, небольшой набор пожарно-технического вооружения (ПТВ). Такая концепция стала формироваться еще в 50–60-е годы, и на то было несколько причин.

До Великой Отечественной войны у деревенской пожарной команды в лучшем случае была телега с лошадью и ручной насос. В отдельных поселениях гужевая тяга сохранялась до 80-х годов. Автомобили в сельской пожарной охране были большой роскошью даже после войны. В лучшем случае одному колхозу во всей округе перепадала какая-нибудь старая, фактически списанная машина из города.

В 60-е годы основным пожарным автомобилем для села становится ПМГ-19/ПМГ-19М на шасси ГАЗ-63. Но опыт эксплуатации показал, что в сельской местности бочка большего объема гораздо полезнее, чем дополнительная кабина боевого расчета. Варгашинский завод противопожарного оборудования спроектировал однокабинную специальную сельскую упрощенную автоцистерну АЦУП-20(63)-60, но выяснилось, что заводу лучше оставить на потоке хорошо отработанный в серийном производстве двухкабинник ПМГ-19М. Зато в массовое производство пошла разработанная по похожей компоновочной схеме упрощенная сельская автоцистерна АЦУ-20(51А)-60 на неполноприводном шасси ГАЗ-51А, которая и стала первым советским специальным сельским пожарным автомобилем.

Варгашинский завод на долгие десятилетия стал своего рода монополистом в производстве пожарных автоцистерн для села. Упрощенные автоцистерны на шасси грузовиков ГАЗ, выпускавшиеся несколько-

ми небольшими авторемонтными заводами (Хмельницким, Ивановским, Ростовским), по массовости не были сопоставимы с изделиями из Варгашей.

Промышленный первенец

Автоцистерна АЦУ-20(51А)-60 имела кузов упрощенной конструкции и стандартную кабину на двух человек. За счет исключения кабины боевого расчета и уменьшения количества противопожарного оборудования стало возможным увеличить объем вывозимой воды до 1550 л.

Насос ПН-20 монтировался в заднем отсеке кузова и приводился в действие от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности и валы дополнительной трансмиссии. Насосный отсек (цельнометаллический, сварной) располагался за цистерной и обогревался теплом выхлопных газов двигателя, проходивших через специальную батарею под насосом.

На автоцистерне устанавливался сварной, с откидной крышкой на горловине, водобак. Он изготавливался из листовой стали толщи-



Пожарная автоцистерна АЦ-30(3307)-226

ной 3 мм. В его донной части имелся отстойник с навинченной заглушкой. На задней торцевой стенке стояли два фланца крепления трубопроводов насоса для наполнения цистерны водой и забора воды из нее. За кабиной, с левой и правой сторон автоцистерны, на кронштейнах крепились два цельнометаллических ящика. Каждый из них был разделен на два отсека и предназначался для размещения пожарно-технического вооружения. Оба ящика имели глухие дверцы, снабженные замками и ограничительными упорами. Автоцистерна оборудовалась специальным звуковым сигналом — сиреной и световым указателем поворота.

Эта модель выпускалась серийно Варгашиным заводом в течение 15 лет — с 1959 по 1973 год.

На шасси ГАЗ-66

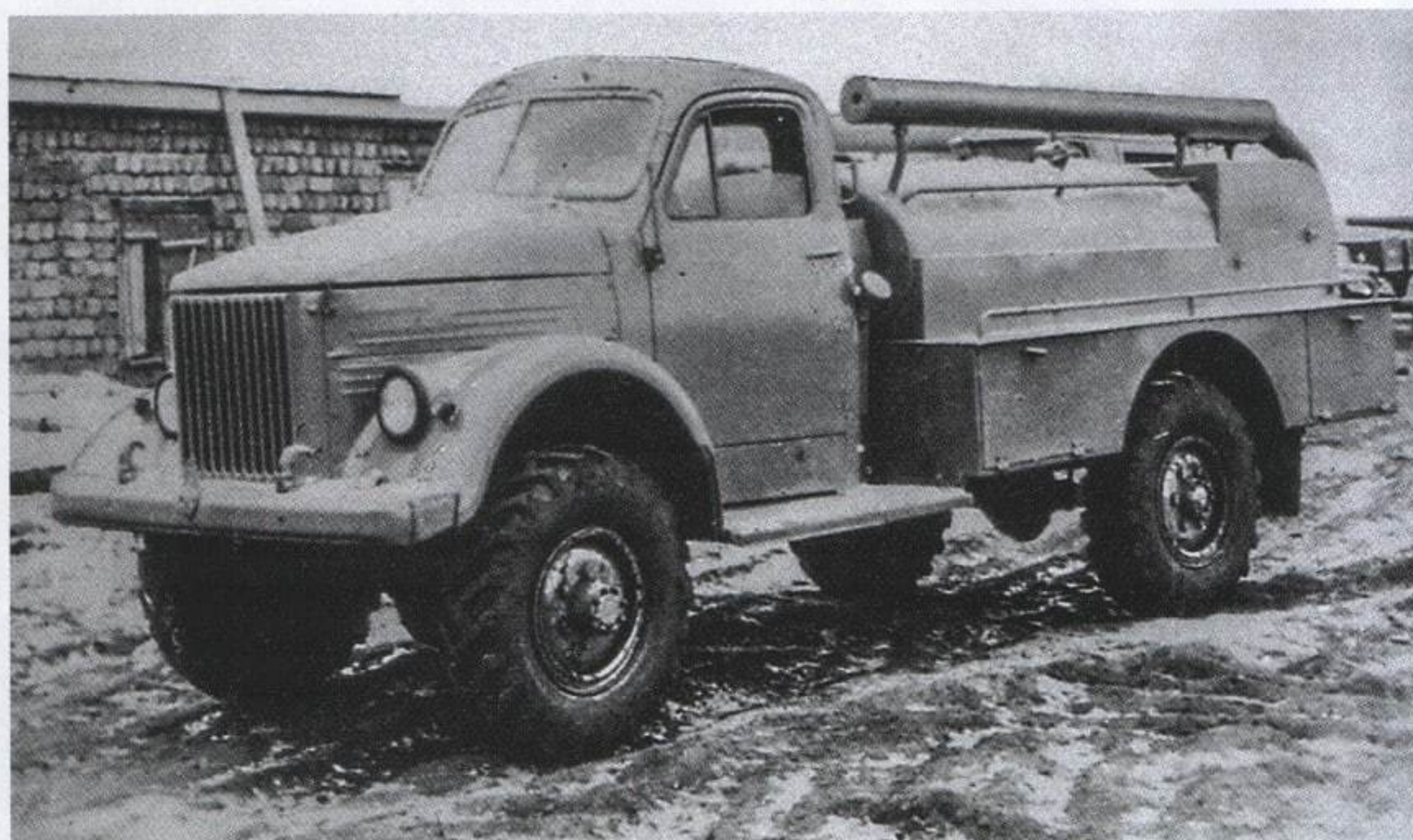
Производство пожарных автомобилей на шасси ГАЗ-66 на Варгашином заводе началось в 1964 году, практически сразу после освоения массового выпуска этого шасси на Горьковском автозаводе.

В 1964 году в Варгашах изготовили опытный образец «автоцистерны легкого типа повышенной проходимости» на шасси ГАЗ-66, которому присвоили обозначение АЦ-20(66)-99. Его отличительной особенностью была отдельная кабина боевого расчета на четырех бойцов. Зимой она обогревалась отопителем, работающем на бензине.

В конструкции кузова этой модели было много от ПМГ-19М на шасси ГАЗ-63. В средней части монтировался стальной водобак емкостью 920 л, над насосом размещался 55-литровый бак с пенообразователем. Использовался насос модели ПН-20К. Но поскольку только-только освоенный в серийном производстве ГАЗ-66 практически полностью направлялся в армию, из-за ограничений в поставках базового шасси Варгашинский завод так и не смог запустить эту модель в серию. АЦ-20(66)-99 осталась только опытным образцом. Параллельно с АЦ-20(66)-99 на заводе разрабатывали другую модель автоцистерны на этом же шасси — АЦ-20(66)-104. Эта была цистерна более простой конструкции, не имевшая дополнительной кабины боевого расчета и вывозящая несколько больший запас воды (за счет отказа от кабины боевого расчета и кузова как такового удалось увеличить емкость цистерны до 1550 л) — то есть более подходящая для села. Ей и суждено было стать серийной.



Пожарная цистерна ПМГ-19М (по новому стандарту АЦП-20(63)-60)



Упрощенная пожарная автоцистерна АЦУП-20(63)-60

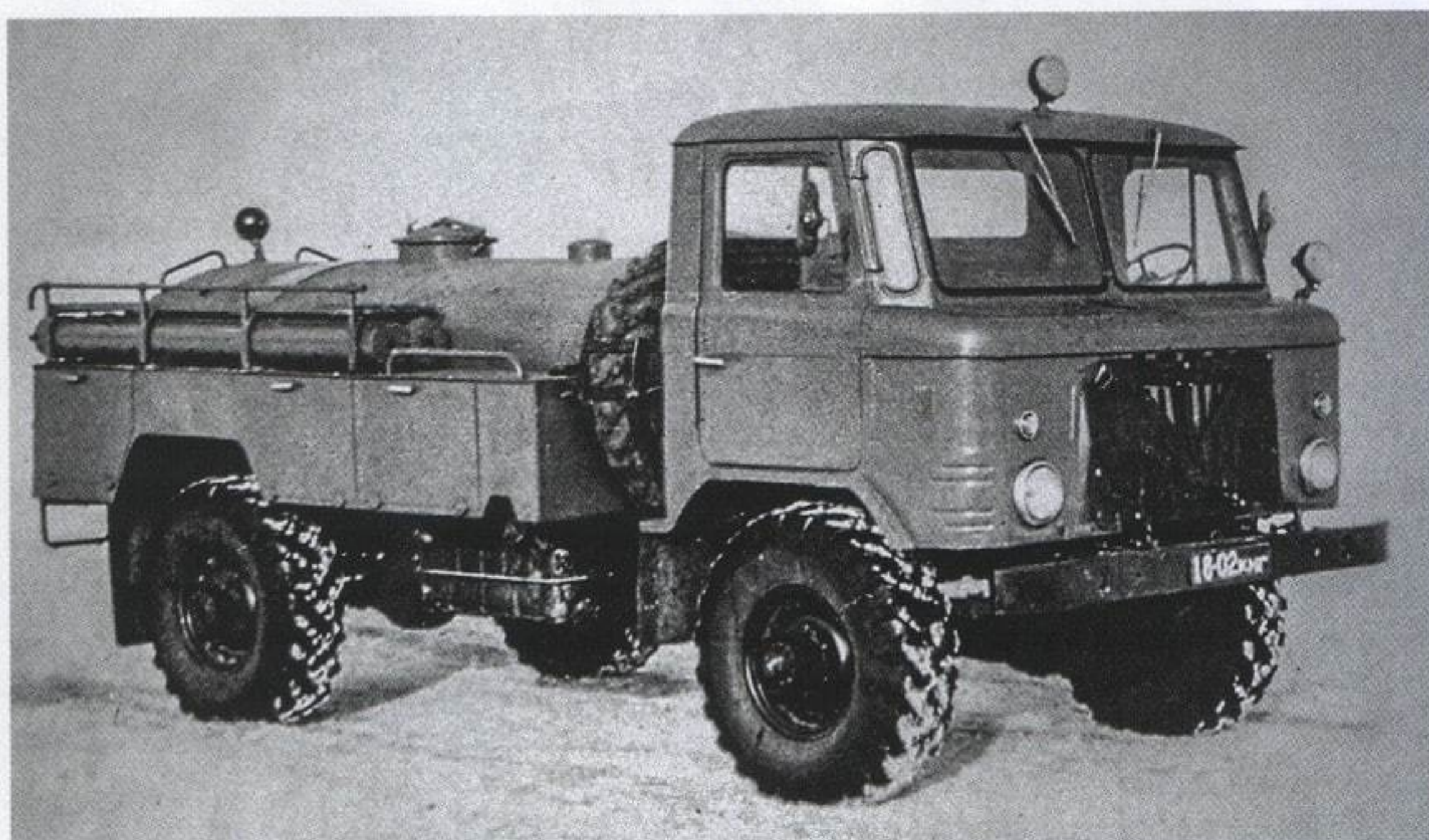


Упрощенная пожарная автоцистерна АЦУ-20(51А)-60 на шасси ГАЗ-51А

В 1971 году появляется новая модель сельской пожарной автоцистерны на шасси ГАЗ-66 — АЦ-30(66)-146. По своей концепции она напоминала предшественницу, но на новой модели использовался более мощный насос ПН-40У, а над водобаком устанавливались пеналы для всасывающих рукавов, так что внешне различить эти две модели было очень легко. Кабина боевого расчета отсутствовала, но при необходимости два бойца могли разместиться на открытых сиденьях, расположенных сразу за кабиной водителя. Таким образом, АЦ-30(66)-146 стала последним советским серийным пожарным автомобилем, где использовалась открытая посадка бойцов. На практике бойцы на открытых сиденьях почти не ездили. Для большинства задач хватало двоих членов команды.

Сварная эллиптическая емкость для воды на 1600 л имела внутренний волнолом, гасящий колебания воды при движении. К цистерне крепились ящики, в которых размещалось противопожарное оборудование. Пенобак отсутствовал. Насос находился в заднем закрытом отсеке, в зимнее время обогревавшимся выхлопными газами двигателя, проходящими через специальную батарею.

В результате глубокой модернизации АЦ-30(66)-146 в 1976 году родился проект обновленной автоцистерны АЦ-30(66)-146А.



АЦ-20(66)-104 — первая серийная модель пожарной автоцистерны на шасси ГАЗ-66

Эта была автоцистерна с совершенно иной формой кузова, у нее отсутствовали пеналы для всасывающих рукавов, смонтированные на кронштейнах над кузовом. В итоге то, что задумывалось как модернизация, стало отдельной новой моделью с новым индексом — АЦ-30(66)-184.

Любопытно, что кузов, стилистически воспринимавшийся единым целым, на самом деле состоял из двух отдельных кузовов. Во всяком случае, именно так гласило техническое описание: «По обеим сторонам цистерны установлены цельнометалличе-

ские двухдверный левый и правый кузова, служащие для размещения пожарного оборудования». Двери кузова навешивались на скрытых петлях, а дверные проемы уплотнялись.

Насосный отсек снабжался двумя дверями: одной для обслуживания насоса с коммуникациями, другой для укладки и съема всасывающих рукавов и заливки пенообразователя в бак. В зимнее время насосный отсек обогревался с помощью батареи, через которую пропускали выхлопные газы двигателя.

Модернизированная сельская автоцистерна на шасси ГАЗ-66 получила обозначение АЦ-30(66)-184А



Пожарная автоцистерна АЦ-30(66)-146

Осваивалась новая модель в серийном производстве тяжело и медленно. В первые годы выпуск был единичным. Только в 1982 году АЦ-30(66)-184 была поставлена на поток, зато сразу ударными темпами. До 1985 года будет выпущено свыше 5,5 тыс. таких автоцистерн.

В том же году начинают задумываться о модернизации АЦ-30(66)-184. Модернизированная (почти не отличимая внешне) сельская автоцистерна на шасси ГАЗ-66 получает обозначение АЦ-30(66)-184А. Первый опытный образец появится на свет в 1988 году, а с 1989 года модернизированную модель станут выпускать серийно. Любопытно, что проектом предусматривались шторные двери отсеков для ПТВ, но при СССР такие двери так и не смогли освоить в серийном производстве.



Пожарная автоцистерна АЦ-30(66)-184

Новая модель или Знак качества?

Параллельно с линейкой пожарных автомобилей на шасси ГАЗ-66 Варгашинский завод выпускал пожарную автоцистерну АЦ-30(53А)-106А на шасси ГАЗ-53А, а затем на шасси ГАЗ-53-12. Это были классические автоцистерны с двойными кабинами, только небольшие по размеру и грузоподъемности. Интересно, что «двухкабинники» поставили на поток еще в 1971 году, а более простая в производстве однокабинная «сельская» версия на этом шасси пойдет в серию только в 1987 году. Однокабинник получит обозначение АЦ-30(53-12)-106Г.

Его появление в производственной гамме было вынужденной мерой. Очень интересно эта история рассказана в книге Александра Карпова «Краеугольный камень». Согласно действовавшим в середине 80-х годов директивам правительства, заводчане были поставлены перед выбором — либо аттестовать «двухкабинную» машину на Государственный Знак



Насосный отсек автоцистерны АЦ-30(66)-184

качества, либо снимать ее с производства. Аттестация была нужна для получения заводом определенных преференций со стороны государства, но существовали

строгие правила, не позволявшие одно и то же изделие аттестовывать на Знак качества более двух раз, без существенного улучшения характеристик. После проведенного анализа пришли к выводу, что проще освоить в производстве новую модель, чем доводить до требований Знака качества старую. Решено было избавиться от кабины боевого расчета, а на шасси установить новый кузов с цистерной большей емкости. При этом форма кузова новой модели очень напоминала АЦ-30(66)-184, выпускавшуюся на шасси ГАЗ-66. Начался период, когда Варгашинский завод выпускал только однокабинные автоцистерны.



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53-12)-106Г

АЦ-30(53-12)-106Г стала на 350 кг тяжелее предыдущей модели, зато на 850 л увеличилась емкость цистерны с водой (2850 л) и на 70 л емкость пенобака (190 л). Любимый советскими оценщиками параметр «количество вывозимого огнетушащего вещества» на единицу массы автомобиля сработал — АЦ-30(53-12)-106Г получила заветный Знак качества и стала массовым изделием Варгашинского завода почти до самого развала СССР.

Водобак использовался так называемого чемоданно-эллиптического сечения. Он изготавливался из листовой стали толщиной 3 мм и закреплялся на раме с помощью стремянок. Для продолжительности срока службы цистерны ее внутренняя поверхность была покрыта каменноугольным лаком. У крышки горловины наливного люка была интересная особенность — наличие переходного соединения под крепеж пожарного рукава.

По бокам цистерны устанавливались прямоугольные отсеки с различным ПТВ. В задней части надстройки, непосредственно над насосным отделением, размещался бак для пенообразователя. Сверху, на специальных кронштейнах, закреплялась пара пеногенераторов средней кратности ГПС-600. Еще на крыше надстройки размещались лестница-трекколенка, лестница-штурмовка и раскладная лестница-палка.

В 1990 году на смену АЦ-30(53-12)-106Г пришла АЦ-30(3307)-226 на новом шасси ГАЗ-3307. Новое шасси — это более высокая мощность двигателя, меньший радиус поворота и чуть больший дорожный просвет. Емкость водобака увеличили до 3000 л, объем пенобака составлял 170 л. Кроме того, на АЦ-30(3307)-226 вывозилось 32 кг огнетушащего порошка в огнетушителях. Еще одним нововведением стал лафетный ствол, смонтированный на крыше надстройки.

После развала СССР Варгашинский завод выпускал АЦ-30(3307)-226 достаточно активно, а ее кузов без особых переделок приспособили для установки на шасси ЗИЛ-131Н. Так Варгашинский завод получил еще одну модель АЦ-3,0-40(131)-5А, которая стала одним из самых популярных его изделий в 1990-х и 2000-х годах.



Пожарная автоцистерна АЦ-30(3307)-226 использовалась в основном в сельской местности



От предыдущих моделей АЦ-30(3307)-226 отличалась наличием штатного лафетного ствола



АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ



АЦ-30(3307)-226



Типология современной отечественной пожарной и аварийно-спасательной техники

С тех пор как существует цивилизация, человек борется со стихией — это пожары, наводнения, ураганы, землетрясения. Совершенствуются как методы и технологии противостояния стихии, так и автомобильная техника — неотъемлемый инструмент такого противостояния.

Пожары — самый распространенный вид стихийного бедствия. Но пожары неоднородны по своей природе. Одно дело, когда загорелся балкон городской квартиры, и совсем другое, когда горит нефтяной резервуар или газопровод под давлением. В зависимости от того, что, как и где горит, применяются разные методы тушения и разная автомобильная техника. Поэтому типаж пожарных автомобилей невероятно широк.

Но пожарные и спасатели борются не только с огнем, они ликвидируют последствия автомобильных и промышленных аварий, происшествий на воде, железной дороге и в аэропортах. Ситуаций, когда огня нет, а чрезвычайное происшествие есть, довольно много. И здесь дело не обходится без специальных автомобилей. Мы расскажем о типологии автотехники для ликвидации всех видов чрезвычайных ситуаций.

Основные пожарные автомобили общего применения

Автомобили, которые применяются непосредственно для тушения огня, называют основными. Это самый главный и самый большой класс пожарной техники. Внутри своего класса основные пожарные автомобили делятся на две большие группы — основные общего применения и основные целевого применения.

Что такое «общее применение»? Под этим термином подразумевается ликвидация наиболее распространенных видов пожаров, в основном бытовых или несложных промышленных.

Большинство бытовых пожаров при должном подходе и оперативности реагирования ликвидируются довольно быстро и с относительно невысокими затратами огнетушащих средств. Автомобили быстрого реагирования (АБР) сконструированы как раз для таких случаев. Около тонны воды и насос высокого давления с системой мелкодисперсного распыления — как правило, этого достаточно для тушения среднестатистического квартирного пожара. Это оборудование ставят на шасси



Пожарный автомобиль быстрого реагирования (АБР) на шасси МАЗ-4307

легких или среднетоннажных грузовиков с дубли-кабиной. Таков собирательный образ АБР. За счет относительно небольших размеров водобака в спецкузове высвобождается больше места для аварийно-спасательного инструмента. Именно поэтому автомобили типа АБР выезжают не только на квартирные пожары, но и, например, на автомобильные аварии.

Несмотря на рост популярности АБР, главным типом пожарного автомобиля остается автоцистерна (АЦ). В отличие от АБР, большую часть внутреннего пространства кузова занимает бак с водой — та самая «цистерна», которая дала название этому типу пожарных машин.

В зависимости от объема вывозимого запаса воды автоцистерны делят на легкие,



Пожарный аэродромный автомобиль (АА) на специальном шасси МЗКТ



Специальный пожарный автомобиль порошкового тушения (АП) на шасси КАМАЗ-53213



Автомобиль комбинированного тушения (АКТ) производства «Пожтехника»

средние и тяжелые. Запас воды у легких АЦ — около 2 т, у тяжелых — 8 т и более. В абсолютном большинстве случаев насос устанавливают в кормовой части, редко — в кабине боевого расчета. Автоцистерны — это «пехота» пожарной охраны. В численной структуре пожарного автопарка этот тип абсолютно доминирует. Шасси для автоцистерн применяют самые разные — от низкорамных среднетоннажных до многоосных полноприводных на «зубастой» резине. Если пожар затяжной и привезенного на автоцистернах запаса воды не хватает, а пожарного гидранта поблизости нет, на помощь приходят насосные и рукавные автомобили. Задача этих машин — соединить боевые автоцистерны с удаленным водоем, который запросто может находиться в нескольких километрах от места пожара. Рукавный автомобиль (АР) привозит запас рукавов и механизированным способом разворачивает рукавную линию, а насосная станция (ПНС) со сверхмощным насосом может прокачать по этой рукавной линии

воду на большое расстояние. На противоположном от удаленного водоема конце рукавной линии к магистрали подсоединяются автоцистерны, после чего они могут работать в бесперебойном режиме. Как правило, пожарные части имеют определенную «зону влияния» и четко

знают, какой объект, на каком расстоянии от какого водоема находится. Если это расстояние до 2 км, то с задачами АР и ПНС могут справиться автомобили типа ПНРС — пожарные насосно-рукавные станции, у которых необходимый запас рукавов и сверхмощный насос размещены в одном спецкузове.

Основные пожарные автомобили целевого применения

У основных пожарных автомобилей целевого применения более узкая сфера использования. Они предназначены для ликвидации таких возгораний, которые нельзя тушить просто водой.

Самый известный тип пожарных автомобилей целевого применения — аэродромный. Задача аэродромного пожарного автомобиля (АА) прибыть к месту крушения самолета максимально быстро, по кратчайшей траектории с большим запасом пенообразователя. Именно поэтому современные аэродромные пожарные автомобили строятся на базе крупногабаритных специальных полноприводных внедорожных шасси с очень мощными двигателями. Даже сквозь снежную целину аэродромный пожарный автомобиль должен пробиваться на высокой скорости. Еще одна уникальная способность аэродромных пожарных автомобилей — начинать тушение прямо на ходу. Для этого насосы самых лучших аэродромных автомобилей имеют свой двигатель.

Основное огнетушащее средство для ликвидации авиационных пожаров — это пена. Пожарная пена получается путем механического перемешивания пенообразователя с водой и воздухом в специальных устройствах — пеногенераторах.



Пожарный автомобиль освещения и связи (АСО) на шасси ГАЗ-66

Лучше всего пена подходит для тушения разлитого топлива. Самое опасное при авиационных авариях — это разлив топлива, поэтому пенообразователь — главный «боеприпас» для аэродромных пожарных. Но топливо может вылиться не только из потерпевшего аварии самолета. Источники разлива топлива — это нефтебазы, автозаправки, железнодорожные эшелоны с цистернами и даже обычные бензовозы. Когда горит что-то из перечисленных объектов, приезжает автомобиль пенного тушения. Конструктивно «пенники» очень близки к тяжелым автоцистернам, только основной бак у них заполнен не водой, а пенообразователем.

А что делать, если горит, например, электротрансформаторная подстанция под высоким напряжением? Тушить водой такой пожар нельзя по понятным причинам. Здесь используются специальные порошки и вывозящие их автомобили порошкового тушения. Струей воздуха из специального резервуара, установленного на автомобиле, выдувается порошок, который при взаимодействии с огнем образует плотную пленку, перекрывающую доступ кислорода и прекращающую горение.

Существуют автомобили, на которых установлено и пенное, и порошковое пожарнотехническое вооружение. Такие машины называют автомобилями комбинированного тушения.

Бывает, что горят хранилища с материальными ценностями. Скажем, банковское хранилище с деньгами, библиотека с книгами или музей с ценными экспонатами. Тушить водой такие пожары нежелательно — вода нанесет не меньший вред, чем огонь. Что делать? На этот случай созданы автомобили газового тушения. Закрытые помещения заполняют специальным газом (углекислотой), которая нейтрализует химическую реакцию горения.

Самые тяжелые пожары — это горящие нефтяные и газовые фонтаны под давлением. Такие пожары, к счастью, случаются крайне редко, но если они возникают, борьба с огнем может вестись несколько дней, а то и недель. Ну и, конечно, здесь нужна совершенно особая техника — автомобили газоводяного тушения (АГВТ). Главный рабочий орган АГВТ — авиационный реактивный двигатель, генерирующий высокоскоростную плотную газовую струю. В эту струю от насосной станции под большим давлением подается вода. Когда скоростная газовая струя и вода смешиваются, образуется мощнейший не-



Автомобиль газоводяного тушения (АГВТ)

прерывный газоводяной поток. Только воздействием такого «сверхоружия» можно сбить нефтяной фонтан.

Специальные пожарные автомобили

Переходным типом от основных пожарных автомобилей к специальным можно считать сравнительно недавно появившиеся АЦЛ (автоцистерны с лестницей). Смысл тот же, что и у обычной автоцистерны, только на корпусе монтируют еще и относительно небольшую выдвижную лестницу с гидравлическим приводом. Такая лестница может достать до пятого-шестого этажа.

Классические специальные пожарные автомобили непосредственно огонь не тушат, но обеспечивают работу пожарных расчетов в разных условиях.

Банальный пример — пожар на высоте. Автоцистерны и АБР оснащены переносными лестницами-трехколенками, позволяющими пожарным попасть максимум на четвертый этаж стандартного здания. Если пожар на пятом этаже и выше, нужны средства высотного доступа. Самый массовый и часто используемый для этого тип автомобиля — пожарная автолестница: 30-метровая автолестница достанет до девятого этажа, 52-метровая — до 16-го. Автолестницы раздвигаются довольно быстро, самые передовые модели оснащаются небольшим подъемным лифтом.

Второй тип высотной пожарной техники — коленчатые подъемники: у них и рабочая площадка, и вариативность рабочей зоны больше, чем у автолестниц. Этот тип лучше подходит для эвакуации с высоты пострада-



Автомобиль газового тушения (АГТ)

*Аварийно-спасательный автомобиль (АСА)
на базе полноприводной «Газели»*

давших. Но для разворачивания подъемника нужно несколько больше времени, чем для разворачивания автолестницы.

У самых передовых подъемников вдоль стрелы проложены водопенные коммуникации. Мировой рекорд высоты подъема рабочей площадки на сегодняшний день составляет 112 м (высота примерно 37-го этажа).

Если пожарные работают внутри помещения, то в 99% случаев они пользуются так называемыми КИПа (противогазами с запасом кислорода). Время действия КИПа, естественно, ограничено. И если пожар сложный, то КИПы бойцам нужно периодически менять на новые, а старые перезаряжать. Запас КИПов на пожар привозят специальные автомобили газодымозащитной службы (АГДЗС). Проще говоря, газодымозащитный автомобиль защищает от дыма самих бойцов.

Если дыма слишком много, к таким пожарам привлекают совершенно особый тип пожарных спецмашин — автомобили дымоудаления. Когда горит пластик или склад с автомобильными покрывками, не обойтись без «большого вентилятора». Автомобиль дымоудаления — это и есть передвижной большой вентилятор, который высасывает дым из помещений или выдавливает его, закачивая в помещения атмосферный воздух.

А если пожар происходит ночью? Когда пожар серьезный и стандартных выдвижных световых мачт, которыми оснащаются



автоцистерны, не хватает, используют специальные автомобили связи и освещения (АСО).

АСО — это одновременно и перевозчик прожекторов, и передвижная электростанция для их питания. Прежде электростанция была нужна и для питания приборов связи, но современные рации потребляют относительно немного энергии, поэтому вырабатываемое генераторами АСО электричество расходуется на свет. Пожалуй, такие спецмашины уже пора переименовывать просто в «автомобили освещения». Однако официальным термином пока еще является АСО.

На крупные учения, затяжные и длительные пожары, а также на сложные чрезвычай-

ные ситуации, где задействовано большое количество личного состава, выезжают передвижные командные центры. Такие машины называют «мобильными пунктами управления» (МПУ). Внутреннее оборудование может быть самым разным — это системы видеослежения, мониторинга, спутниковой связи, компьютеры со специальным программным обеспечением. Почти у всех современных МПУ спецкузов внутри разделяют на две зоны — рабочую и релаксационную. В релаксационной зоне есть и туалет, и кухня, и душевая кабина. Бывает, что авария связана с опасностью химического или радиационного заражения. Тогда, прежде чем на месте катастрофы начнут действовать отряды спасателей,



Мобильный водолазный комплекс (МВК)



Аварийно-спасательный автомобиль радиационной разведки на базе УАЗ «Патриот»

ситуацию мониторит еще один тип специальных автомобилей — АЛХРА (лаборатории химического и радиационного анализа). Среди оборудования таких лабораторий — спектрометры, газоанализаторы, хроматографы и другие спецприборы. Только после проведения лабораторной разведки определяется правильная последовательность действий прибывших спасательных сил. Случается, что помощь необходима самим пожарным автомобилям — например, на лесном пожаре в отдаленных районах, где от падения деревьев те же автоци-

стерны могут получить проблемные, но устранимые в полевых условиях повреждения. Для этого есть мобильные пожарные ремонтные мастерские.

Аварийно-спасательные автомобили

Разновидностей аварий и чрезвычайных ситуаций великое множество. Самые распространенные аварии — это, естественно, автомобильные. Если необходимо достать пострадавшего из разбитой легковушки, понадобятся гидравлические ножницы,

дисковые пилы, домкраты и ряд других специальных инструментов. На такие аварии выезжают автомобили типа АСА (аварийно-спасательные). Их называют аварийно-спасательными автомобилями общего применения.

По аналогии с основными пожарными автомобилями, которые, напомним, делятся на две большие группы — основные общего применения и основные целевого применения, АСА тоже делятся на общие и целевые. К целевым относят АСА химической и радиационной, а также водолазной служб. Наименований спецоборудования у спасателей-химиков великое множество, но чаще всего используются специальные насосы и резервуары для сбора агрессивных жидкостей и, естественно, комплекты защитной спецодежды.

Без специальных костюмов и оборудования не обойтись и спасателям-водолазам. Относительно простые водолазные АСА вывозят команду водолазов, специальные костюмы и акваланги, а также буксируют моторную лодку. Задачи таких машин относительно «бытовые» — например, снять рыбаков с льдины.

Но есть и совершенно особые водолазные АСА — так называемые мобильные водолазные комплексы (МВК). Список оборудования МВК впечатляет — подводные алмазные гидравлические цепные пилы,



Аварийно-спасательный автомобиль на шасси ГАЗ-3308

подводные перфораторы, отбойные молотки и многое другое. Команда такой машины может проникнуть и в корпус затонувшего судна. А еще МВК — это передвижной дом с кондиционером, душевой кабиной и туалетом.

Аварийно-спасательная инженерная техника по прямому назначению используется, к счастью, редко. Но если ее привлекают, значит произошло что-то очень серьезное — землетрясение, ураган, наводнение или крупная техногенная катастрофа, свя-

занная с большими разрушениями и требующая разбора завалов и расчистки подъездных путей. К инженерным спасательным машинам относят автокраны, экскаваторы, военные путепрокладчики, десантно-переправочные машины, а также бронетехнику.

Технические характеристики ГАЗ-3307

Число мест	2
Грузоподъемность	4500 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	20 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-75
Генератор	Г-250Г
Реле-регулятор	222.3702
Стартер	230-A1
Свечи зажигания	A11-30
Размер шин	8,25R20
Масса, кг	
снаряженная	3200
полная, в том числе:	7850
на переднюю ось	1875
на заднюю ось	5975
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	347
под задней осью	265
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	8
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 21,3	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами	

Тормоза

ножной — колодочный, с гидравлическим двухконтурным приводом и гидровакуумным усилителем

ручной — колодочный, с механическим приводом, действует на трансмиссию

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, с четырьмя передачами вперед и одной назад

Передаточные числа

I — 6,55; II — 3,09; III — 1,71; IV — 1,00; задний ход — 7,77

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 6,17

Двигатель

ЗМЗ-53-11, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 92,0

Ход поршня, мм 80,0

Рабочий объем, л 4,25

Степень сжатия 7,6

Порядок работы цилиндров 1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-135

Максимальная мощность

120 л.с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент

29 кгс·м при 2000–2500 об/мин

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

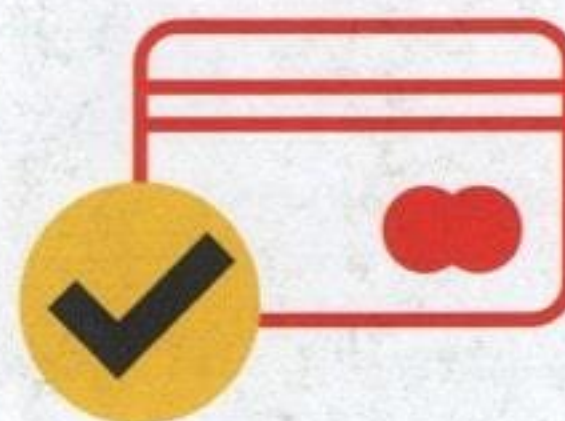
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-00

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 3

МАЗ-200В + МАЗ-5217

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску

